BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok IV Nr.3 (26) Marzec r.1948

Obroty towarowe w portach Gdynia i Gdańsk w lutym r.1948.-(BIM)
W miesiącu sprawozdawczym obroty towarowe w sumie 8o1.191,4 ton wykazują zniżkę o 11,2% w porównaniu z poprzednim miesiącem, który z kolei wykazywał o 9% mniej przeładunków niż w grudniu r.1947. Podczas jednak gdy w poprzednim miesiącu zniżka ta dotyczyła tylko przywozu i spowodowana była cofnięciem się przywozu rudy, ładowanej w portach szwedzkich, które już były częściowo zamarznięte, to w miesiacu sprawozdawczym zniżka dotknęła również i wywóz. Porównanie z analogicznym miesiącem ub.r. jest nieistotne, ze względu na nienormalne warunki atmosferyczne, które panowały w lutym 1947r. i ograniczyły do minimum obroty portowe. Jedynie transporty UNRRA były wówczas wyższe o 382,5% niż w miesiącu sprawozdawczym i stanowiły 4o% łącznego przywozu przez oba porty.

	Gdynia t	Gdańsk t	Razem t
Przywóz	48.o89,7	31.77o,5	79.86o,2
Wywóz	337.5o1,o	383.83o,2	721.331,2
Razem:	385.59o,7	415.6oo,7	8o1.191,4
W poprz.miesiącu	44o.982,8	461.268,4	9o2.251,2
W lutym r.1947	94.252,2	47.494,9	141.747,1

Zniżka obrotów portowych wyniosła w przywozie 33,7%, w wywozie zaś 7,7%, przy czym spadek dotknał bardziej Gdynię, której łaczne obroty zmniejszyły się w porównaniu z poprzednim miesiącem o 12,5%, podczas gdy przeładunek Gdańska cofnał się o 9,9%. Ta różnica nastąpiła wskutek korzystniejszego stosunku wywozu gdańskiego do miesiąca poprzedniego, gdyż w przywozie, którego spadek nastąpił z powodu osłabienia importu rudy, odbić się to musiało bardziej na Gdańsku, jako przeładunkowym odcinku dla większej ilości towarów masowych, niż na Gdyni.

Wobec dużego spadku przywozu towarów masowych, podział przeładunków pomiędzy porty przesunał się na korzyść Gdyni, a struktura przywozu, charakteryzujaca się przeciętnym udziałem ponad 69% masówki, uległa zupełnej przemianie w miesiacu sprawozdawczym, wykazujac 25,6% udziału towarów masowych i ogromna przewagę drobnicy.

Errata do Nr.1 B.I.M. ze stycznia r.1948: należy przeprowadzić na str. 12 następujace poprawki:

W zestawieniu:"Ruch statków w portach Gdańsk i Gdynia w r.1947" ma być:

weszło:	2.477	2.432.128	1.892	2.o67.388	4.369	4.499.516
wyszło:	2.455	2.414.864	1.9o2	2.o79.439	4.357	4.494.3o3
Razem:	4.932	4.846.992	3.794	4.146.827	8.726	8.993.819

W następnej tabelce na tejże stronie:"Ruch okrętowy wg bander" ma być: bandera panamska 15 statków - 39.ooo NRT.

Przywóz przez port g d y ń s k i w lutym r. 1948
(w tonach)

Grupa towarowa	UNRRA	Inne	Razem
I.Wytwory roślinne	-	22.264,5	22.264,5
II.Wytwory zwierzęce	591,4	3.175,5	3.766,9
III.Wytwory mineralne	-	25o,8	25o,8
IV.Tłuszcze	-	17,8	17,8
V.Przetwory spożywcze	14o,o	914,6	1.o54,6
VI.Przetwory chemiczne	25,8	237,1	262,9
VII.Skóry i futra	-	1.o98,2	1.o98,2
VIII.Surowce i wyroby włókien.	o,3	7.3o3,o	7.3o3,3
IX.Kauczuk i guma	1.223,1	1o5,8	1.328,9
X.Drzewo i wyroby	-	3o,2	3o,2
XI.Papier i wyroby	-	1.916,9	1.916,9
XII.Wyroby ceram., szklane, porcel.	-	123,5	123,5
XIII.Metale i wyroby	5,o	1.214,6	1.219,6
XIV.Maszyny, sprzęt elektr.	12,2	2.o57,8	2.o7o,[illegible]
XV.Środki transportowe	1o9,1	5.o7o,4	5.179,5
XVI.Narzędzia i aparaty	4,o	33,3	37,3
XVII-XX.Różne	o,3	164,5	164,8
Razem:	2.111,2	45.978,5	48.o[illegible],7
W poprz.mies.	1.556,2	64.334,6	65.8[illegible]
W lutym 1947r.	7.875,9	15.4o5,2	23.281,[illegible]

Przywóz przez port g d a ń s k i w lutym r.1948
(w tonach)

Grupa towarowa	UNRRA	Inne	Razem
I.Wytwory roślinne	-	6.349,3	6.349,3
II.Wytwory zwierzęce	52,9	-	52,9
III.Wytwory mineralne	-	2o.75o,o	2o.75o,o
IV.Tłuszcze	57,9	22,3	8o,2
V.Przetwory spożywcze	357,2	135,9	493,1
VI.Przetwory chemiczne	-	o,1	o,1
VII.Skóry i futra	-	1.212,o	1.212,o
VIII.Surowce i wyroby włók.	-	1o2,5	1o2,5
IX.Kauczuk i guma	-	559,7	559,7
X.Drzewo i wyroby	-	112,2	112,2
XIII.Metale i wyroby	-	1.65o,6	1.65o,6
XIV.Maszyny i sprzęt elektr.	[illegible],8	4o6,8	4o7,6
XVII-XX.Różne	-	o,3	o,3
Razem:	468,8	31.3o1,7	31.77o,5
W poprz.mies.	97,5	54.391,2	54.488,7
W lutym r.1947	4.573,6	3.345,o	7.918,6

Przywóz gdyński spadł w porównaniu z poprzednim miesiącem o 27%. Przyczyną tego jest nie tylko niemal zupełny zanik przywozu rudy, do 95,o t, podczas gdy jeszcze w poprzednim miesiacu przeszło 16.2[illegible],9 t. Poza rudą doznały zmniejszenia jeszcze ładunki bawełny - 4.[illegible]6o,9 t (w poprz.mies. 4.747,o t), wełny - 1.294,3 t (2.18o,9 t), celulozy - 1.225,9 t (3.769,6 t), olei smarowych - 1o,5 t (2.3[illegible]5,8 t). Z drugiej strony bardzo znaczny wzrost przywozu produktów roślinnych -

22.264,5 t (14.252,1 t), śledzi - 2.734,1 t (161,1 t), kauczuku - 1.328,9 t (1.039,8 t), dał w rezultacie niewielki spadek ogólnego przywozu do Gdyni o 3,3%, po odjęciu rudy.

Spadek przywozu w porcie gdańskim przedstawia się o wiele poważniej niż w Gdyni, dochodząc w porównaniu z poprzednim miesiącem do 42%. Przywóz ten jednak nie wykazuje tak zupełnego braku rudy, przeładowano jej 20.430,0 t, lecz inne towary wykazują tak znaczną obniżkę, że po odjęciu rudy i nawozów sztucznych, których w miesiącu sprawozdawczym w ogóle nie było (w poprz.mies. 4.360,0 t), tj. towarów masowych, spadek dochodzi do 62 % w porównaniu z poprzednim miesiącem. Brak było występujących zwykle transportów nafty i jej przetworów, dalej śledzi, inna drobnica spadła do 10.805,9 t, z 14.432,2 t w miesiącu poprzednim. Jedynią więc zwyżkę, nikłą zresztą, stanowi przywóz rudy, który już w poprzednim miesiącu wykazywał osłabienie i przywóz skór w ilości 55,8 t (6,3 t).

Przywóz towarów umownych do Gdyni i Gdańska w lutym r.1948 wg krajów pochodzenia (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Szwecja	3.484,3	17.810,6	21.294,9
Jugosławia	7.796,4	6.314,0	14.110,4
Rumunia	6.306,0	-	6.306,0
Belgia	3.196,0	0,2	3.196,2
Norwegia	517,2	2.629,4	3.146,6
Anglia	2.899,3	-	2.899,3
Dania	1.206,2	-	1.206,2
Holandia	1.005,8	-	1.005,8
Finlandia	-	718,6	718,6
Włochy	243,5	-	243,5
Francja	62,0	-	62,0
Połowy własne	27,1	-	27,1
R a z e m :	26.743,8	27.472,8	54.216,6
W poprz.mies.	45.676,9	32.837,7	78.514,6
Kraje pozaeuropejskie:			
Stany Zjednoczone	17.213,4	-	17.213,4
Indie Brytyjskie	697,9	442,9	1.140,8
Brazylia	576,6	-	576,6
Afryka Północna	418,7	-	418,7
Argentyna	4,7	-	4,7
Urugwaj	323,4	-	323,4
Kanada	-	2.057,4	2.057,4
Egipt	-	55,6	55,6
Mozambik	-	1.156,2	1.156,2
Unia Połudn.-Afrykańska	-	116,8	116,8
R a z e m :	19.234,7	3.828,9	23.063,6
W poprz.mies.	18.657,7	21.553,5	40.211,2
O g ó ł e m :	45.978,5	31.301,7	77.280,2
Ogółem w poprz.mies.	64.334,6	54.391,2	118.725,8

Zarysowujący się już w poprzednim miesiącu nowy obraz udziału poszczególnych państw w przywozie do portów Gdynia - Gdańsk utrzymuje się na tej samej linii: Szwecja, jakkolwiek zachowuje pierwsze miejsce, wykazuje ogromne skurczenie się udziału z 70% w grudniu

1947r. na 32% w poprzednim miesiacu i 26,7% w miesiacu sprawozdawczym. Na drugie miejsce wysuwa się od stycznia br. Jugosławia, której udział obejmuje 17,7% przywozu, trzecie miejsce zajmuje Rumunia, następnie Belgia, Norwegia itd. Ze Szwecji z ważniejszych ładunków przybyła celuloza 1.225,9 t (2.214,4 t), papier 446,6 t (-), wyroby i surowce włókiennicze 593,9 t (1.026,6 t), przetwory spożywcze 123,4 t (133,o t), skóry 19o,7 t (39,o t), wyroby metalowe 111,6 t (795,9 t), maszyny 346,o t (353,8 t). Z Jugosławii przywieziono 7.695,3 t zboża (14.oo1, 3 t), wytworów mineralnych 1o1,1 t (-), z Rumunii 6.3[illegible]6 t kukurydzy (-), z Belgii 2.4o3,9 t śledzi, 67,1 t konserw, 437,1 t wyrobów włókienniczych (1.3o1,5 t), w tym 3oo,6t lnu (21o,3 t), 213,o t statków (12o,o t). Z Norwegii przyszło 2.629,4 t rudy, 5oo,o t metali (5o7,5 t) , z Anglii śledzie 3o3,1 t , chemikalia 53,1 t (13o,7 t), surowce i wyroby włókiennicze 1.141,1 t (1.446,9 t), w tym wełny 737,3 t, metali 79,2 t (43,8 t), maszyny 4o3,3 t (346,9 t), części samochodów 275,7 t.

Spośród krajów pozaeuropejskich na pierwszym miejscu znalazły się Stany Zjednoczone z udziałem ok. 22% w ogólnym przywozie. Największe ładunki to wytwory roślinne 7.379,5 t (211,o t), następnie lokomotywy 4.565,1 t (4.374,o t), bawełna 2.736,5 t (1.315,7 t), środki spożywcze 7o2,7 t (1.295,6 t), maszyny 1.213,3 t (1.356,6 t), mleko 96,1 t (49,2 t), skóry 73,1 t (436,4 t).

Z Kanady przybyło 1.492,4 t metali (1.5oo,o t), 4o6,4 t sprzętu elektrycznego, z Mozambiku wyładowano 1.156,2 t obuwia skórzanego, z Indyj Brytyjskich 697,9 t juty i 442,9 t kauczuku, z Urugwaju 323,4 t wełny, z Unii Płd.Afryki 116,8 t kauczuku.

W y w ó z przez porty Gdynię i Gdańsk w lutym r.1948
(w tonach)

Grupa towarowa	Gdynia	Gdańsk	Razem
I.Wytwory roślinne	2.396,3	518,8	2.915,1
II.Wytwory zwierzęce	1.646,1	-	1.646,1
III.Wytwory mineralne	312.212,8	381.535,7	693.748,5
V.Przetwory spożywcze	11.253,9	-	11.253,9
VI.Przetwory chemiczne	1.559,o	-	1.559,o
VII.Skóry i futra	1,o	-	1,o
VIII. Wyroby włókiennicze	22o,7	-	22o,7
X.Drzewo i wyroby	4o9,4	242,7	652,1
XI.Papier i wyroby	5o1,4	2,3	5o3,7
XII.Wyroby glin.,szkl.i porc.	168,7	-	168,7
XIII.Metale i wyroby	6.8o6,8	1.461,8	8.268,6
XIV.Maszyny i sprzęt elektr.	232,9	68,9	3o1,8
XV.Środki transportowe	49,5	-	49,5
XVI.Aparaty, instrumenty	6,o	-	6,o
XVII-XX.Różne	36,5	-	36,5
R a z e m :	337.5o1,o	383.83o,2	721.331,2
W poprz.mies.	375.o92,o	4o6.779,7	781.871,7
W lutym r.1947	7o.971,1	39.576,3	11o.547,4

Spadek w wywozie rozdzielił się pomiędzy Gdynię i Gdańsk w ten sposób, że w Gdyni wyniósł 1o%, w Gdańsku zaś tylko 5,6%. Przeładunek towarów masowych wyniósł 92,6% ogólnych przeładunków w wywozie oraz mniej więcej tyle samo w każdym z portów. W ten sposób udział drobnicy w wywozie spadł do 7,4% w porównaniu z 12% w poprzednim miesiącu, lecz zawsze jeszcze był wyższy niż przeciętnie w ub.r. Szereg grup drobnicowych doznał wzrostu, jak np. wytwory roślinne i zwierzęce oraz papier. Dwukrotna zniżka w porównaniu z poprzednim miesią=

cu zaznacza się w wywozie przetworów spożywczych, ponadto spadł wywóz metali i wyrobów drzewnych.

Wywóz przez porty Gdynię i Gdańsk w lutym r.1948 wg kra=
jów przeznaczenia bez węgla i koksu (w tonach)

K r a j	Gdynia	Gdańsk	Razem
Kraje europejskie:			
Szwecja	6.125,8	716,8	6.842,6
Z.S.R.R.	5.745,1	-	5.745,1
Anglia	3.505,4	365,8	3.871,2
Finlandia	1.400,3	301,4	1.701,7
Norwegia	967,1	-	967,1
W.m.Triest	756,2	-	756,2
Dania	652,1	-	652,1
Holandia	489,4	-	489,4
Belgia	61,9	153,o	214,9
R a z e m :	19.703,3	1.537,o	21.240,3
W poprz.mies.	38.412,9	4.292,6	42.705,5
Kraje pozaeuropejskie:			
Syria	4.749,6	9,5	4.759,1
Indie Brytyjskie	353,4	-	353,4
Palestyna	302,9	485,5	788,4
Stany Zjednoczone	254,o	-	254,o
Kenia	55,o	-	55,o
Australia	5,4	-	5,4
Irak	3,8	-	3,8
Argentyna	-	25.391,4	25.391,4
Turcja	-	865,5	865,5
R a z e m :	5.724,1	26.751,9	32.476,o
W poprz.mies.	13.415,7	24.146,7	37.562,4
O g ó ł e m w lutym 1948	25.427,4	28.288,9	53,716,3
O g ó ł e m w poprz.mies.	51.828,6	28.439,3	80.267,9

Wywóz kierował się do 9 krajów europejskich, których udział wyniósł 39,5% wobec 53% w styczniu, i do 9 krajów pozaeuropejskich z udziałem 60,5% wobec 47% w poprzednim miesiacu.

W miesiacu sprawozdawczym Szwecja zajęła pierwsze miejsce jako odbiorca naszego wywozu przez porty morskie. Do Szwecji wywieziono 982,5 t słodu, 1.439,1 t przetworów chemicznych, jak bieli, sody i in. (1.049,2 t) i 3.662,6 t wyrobów metalowych (7.031,4 t), 177,1 t kotłów i maszyn (475,6 t); do Z.S.R.R. wywieziono 5.745,1 t cukru (22.715,6 t); do Anglii wywieziono cenne ładunki drobnicowe, jak cebula i czosnek 1.680,9 t (720,o t), jaja 1.347,3 t, bekony 149,2 t (420,1 t), pierze 35,2 t, chemikalia 101,8 t, wyroby włókiennicze 201,3 t (85,o t), cynk 228,6 t (4,8 t), tektura 24,2 t (337,4 t) itd.; do Finalandii wyszło 1.649,6 t żelaza i wyrobów metalowych (976,8 t), 61,1 t wyrobów szklanych (83,8 t); do W.m.Triestu po raz pierwszy wywieziono cukier 756,2 t; do Danii 120,1 t papieru gazetowego, 473,5 t wyrobów metalowych (67,2 t); do Holandii bieli 285,1 t (374,2 t), metali 966,7 t (883,2 t); do Belgii 153,o t cebuli, 59,5 t bitego drobiu i bekonów (443,o t).

Spośród krajów pozaeuropejskich na pierwszym miejscu w wywozie wymienić należy Argentynę, ze względu na 25.391,4 t cementu (15.144,6 t); do Syrii wyszło 4.749,6 t cukru i 9,5 t wyrobów cynkowych; do

Indyj Brytyjskich 353,4 t papieru gazetowego; do Palestyny 537,9 t wyrobów drzewnych (1.925,8 t), 242,8 t wyrobów metalowych (250,[illegible] t); do Stanów Zjednoczonych wyroby drzewne 33,1 t (10,4 t), wyroby gar[illegible] carskie 45,5 t (11,3 t), 110,0 t torfu, 20,0 t pierza (23,9 t); do Turcji 865,4 t rur.

W y w ó z węgla (bez bunkru) i koksu przez Gdynię i Gdańsk w lutym r.1948 wg krajów przeznaczenia (w tonach)

K r a j	G d y n i a	G d a ń s k	R a z e m
Kraje europejskie:			
Szwecja	95.951,9	76.153,5	172.105,4
Z.S.R.R.	47.664,2	31.949,7	79.613,9
Norwegia	32.932,5	30.066,9	62.999,4
Belgia	29.538,5	42.715,2	72.253,6
Dania	27.915,8	80.866,0	108.781,8
Holandia	18.346,9	22.243,4	40.590,3
Anglia	16.199,9	13.603,5	29.803,4
Włochy	12.951,5	-	12.951,5
Francja	12.176,0	9.836,4	22.012,4
Islandia	2.698,0	-	2.698,0
Finlandia	-	25.819,5	25.899,5
R a z e m :	296.375,1	333.254,1	629.629,2
W poprz.mies.	290.431,5	360.442,9	650.874,4
Kraje pozaeuropejskie:			
Egipt	-	7.872,0	7.872,0
R a z e m :	-	7.872,0	7.872,0
W poprz.mies.	8.013,3	-	8.013,3
O g ó ł e m w lutym r.1948	296.375,1	341 .126,1	637.501,2
O g ó ł e m w poprz.mies.	298.444,8	360.442,9	658.887,7
O g ó ł e m w lutym 1947	57.113,9	35.795,7	92.909,6

Wywóz węgla spadł w porównaniu z poprzednim miesiącem o 3,2%; w Gdyni spadek ten był nieznaczny (0,7%), w Gdańsku jednak doszedł do 5,4%.

Węgiel i koks kierował się do 11 krajów europejskich i do Egiptu, który dopiero od stycznia br. importuje węgiel z Polski.

W wywozie tym, jak w całości wywozu, na czele krajów przeznaczenia stoi Szwecja, lecz udział jej zmniejszył się w porównaniu z poprzednim miesiącem o 13%; bardzo znaczny spadek wykazują ładunki do Finlandii (o 65,9%), również cofnęły się mniej lub więcej ilości wywożone do Danii, Włoch, Islandii i Egiptu. Natomiast podwoiła się ilość węgla i koksu wysłana do Norwegii, zwiększyły się też ładunki do Anglii, Belgii, Holandii i Z.S.R.R. (o 43,8%).

Wskutek tych fluktuacyj przesunęła się wysokość udziałów poszczególnych krajów i kolejność ich miejsc w wywozie węgla polskiego. Udział Szwecji spadł do 27% z 30% w poprzednim miesiacu, Danii na 17% z 20% w poprzednim miesiacu. Oba te kraje zachowały swe dwa pierwsze miejsca. Finlandia, która w poprzednim miesiacu stała na trzecim miejscu (11%), w miesiacu sprawozdawczym znalazła się na ostatnim.

Załadunek bunkru wg bander w portach Gdynia i Gdańsk w lutym r.1948 (w tonach)

Bandera	Gdynia	Gdańsk	Razem
szwedzka	4.753,5	3.365,5	8.119,o
polska	3.193,o	7o7,o	3.9oo,o
duńska	2.399,o	3.8o6,5	6.2o5,5
fińska	1.611,o	2.987,o	4.598,o
radziecka	1.424,o	1.oo4,o	2.428,o
norweska	888,2	1.329,o	2.217,2
włoska	4o4,o	-	4o4,o
jugosłowiańska	375,o	-	375,o
panamska	65o,o	817,o	1.467,o
szwajcarska	-	295,o	295,o
holenderska	-	1o4,2	1o4,2
R a z e m :	15.697,7	14.415,2	3o.112,9
W poprz.mies.	24.818,6	17.897,5	42.716,1
W lutym r.1947	6.225,3	2.58o,o	8.8o5,3

Załadunek bunkru cofnął się o 29,5%: w Gdyni o 36,7%, w Gdańsku o 19%.

W celu usprawnienia obsługi bunkrowej statków uruchamia się basen przy Westerplatte w porcie gdańskim, którego nabrzeża będą uzbrojone w odpowiednie urządzenia dźwigowe.

Tranzyt przez Gdynię i Gdańsk w lutym r.1948.-(BIM) Tranzyt w porównaniu z poprzednim miesiącem wykazuje znaczną zniżkę. W obrotach towarowych omówionych powyżej zawarte są 2o.9o6,2 t ładunków tranzytowych, wobec 36.941,o t w miesiącu poprzednim. Na przywóz przypada 19.587,2 t (33.179,3 t), z czego do Gdyni przybyło 1.326,8 t, do Gdańska 18.26o,4 t. Na wywóz przypada 1.319,o t (3.761,8 t), wszystko z Gdyni. Ładunki te stanowią 2,6% ogólnych obrotów portowych.

Z końcem stycznia bawiła w portach węgierska delegacja gospodarcza, złożona z przedstawicieli Ministerstwa Handlu, Komunikacji, Rzemiosła, Banku Narodowego i sfer gospodarczych, dla zbadania możliwości tranzytu towarów węgierskich i nawiązania kontaktu z władzami portowymi. Umówiono możliwości tranzytowe i warunki portowej taryfy kolejowej.

W wyniku rozmów zawarta została umowa z polskimi firmami shipchandlerskimi na dostawę win węgierskich dla zaopatrywania statków zagranicznych. W związku z tym powstanie w Gdyni rozlewnia win węgierskich.

Ruch okrętowy Gdyni i Gdańska w lutym r.1948.-(BIM) W miesiącu sprawozdawczym przeszło przez porty 718 statków o łącznej pojemności 796.7o6 NRT, w porównaniu z 796 statkami o pojemności 857.1o6 NRT w poprzednim miesiącu, co przedstawia spadek tonażu o 7%. Na wejściu było 36o statków o pojemności 394.27o NRT, wobec 4o2 statków o pojemności 436.211 NRT w miesiącu poprzednim; na wyjściu było 358 statków o pojemności 4o2.436 NRT, podczas gdy w poprzednim miesiącu notowano 394 statki o pojemności 42o.825 NRT.

Podział ruchu pomiędzy porty przedstawiał się w ten sposób, że przez Gdynię przeszło 54,4% tonażu, przez Gdańsk 45,6%.

Statki te reprezentowały 15 bander: na pierwszym miejscu stała bandera szwedzka, na drugim duńska, na trzecim polska, reprezentująca 11% tonażu (94.537 NRT), na czwartym radziecka, następnie fińska itd.

Przez port g d y ń s k i przeszły następujące ilości stat= ków w lutym r.1948,wg bander :

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	14	22.o13	5	3.726	13	2o.967	5	6.o25
bułgarska	1	2.262	-	-	-	-	-	-
szwedzka	2o	16.459	65	43.355	83	54.967	5	4.984
amerykańska	3	12.844	-	-	3	13.o43	1	4.364
angielska	3	9.861	2	2.768	4	6.13o	1	6.499
fińska	-	-	12	11.485	12	11.347	-	-
norweska	4	9.586	6	6.473	11	12.627	2	7.3o3
radziecka	1	74o	18	24.939	16	23.184	-	-
duńska	6	12.475	3o	28.195	31	36.444	-	-
jugosłowiańska	1	3.582	-	-	2	6.646	-	-
panamska	-	-	1	2.329	1	2.329	-	-
holenderska	2	417	-	-	1	249	1	168
włoska	-	-	-	-	1	2.7o7	-	-
R a z e m :	55	9o.239	139	123.27o	178	19o.64o	15	29.343
W poprz.mies.	8o	1o7.346	144	142.618	2o8	217.o49	16	24.792
W lutym r.1947	33	57.558	14	17.84o	5o	56.397	1o	36.834

Stosunek załadowanych statków do próżnych kształtował się w por= cie gdyńskim korzystniej na wyjściu niż na wejściu. Na wejściu bowiem tylko 42% przybyło z ładunkiem, 58% tonażu zawinęło z balastem. Wysz= ło zaś 87% statków załadowanych, a tylko 13% próżnych.

Przez port g d a ń s k i przeszły następujące ilości statków w lutym r.1948, wg bander :

BANDERA	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
polska	1o	1o.97o	4	8.319	7	11.133	8	11.384
szwedzka	5	3.429	53	35.948	54	38.o77	-	-
amerykańska	-	-	1	4.384	1	4.384	-	-
angielska	1	1.391	-	-	1	1.391	-	-
fińska	5	5.621	17	19.961	2o	22.758	-	-
norweska	1	1.o32	7	7.243	8	8.545	-	-
radziecka	-	-	13	18.549	11	14.3o1	-	-
duńska	1	5.17o	42	4o.5o2	48	47.168	1	5.17o
panamska	1	2.461	2	7.168	3	9.629	-	-
holenderska	-	-	1	1.557	1	1.557	-	-
kanadyjska	1	4.317	-	-	1	4.317	-	-
szwajcarska	-	-	1	2.639	1	2.639	-	-
R a z e m :	25	34.391	141	146.37o	156	165.899	9	16.554
W poprz.mies.	25	29.479	153	156.768	161	167.546	9	11.5o8
W lutym r.1947	6	22.458	9	4.969	23	2o.329	5	18.333

Wykorzystanie tonażu w porcie gdańskim również przedstawia się na wejściu znacznie gorzej niż na wyjściu; statki przychodzące po wę= giel przybywały w większej części próżne, wskutek braku ładunku rudy, tak że zaledwie 19% przybyło z ładunkiem. Natomiast na wyjściu lepsze było wykorzystanie niż w Gdyni, gdyż ok. 91% statków opuściło port z ładunkiem.

Ruch pasażerski w portach Gdynia i Gdańsk w lutym r.1948.-(BIM)

K r a j	Przez Gdynię		Przez Gdańsk		Razem	
	Wyjechało do:	Przyjechało z:	Wyjechało do:	Przyjechało z:	Wyjechało do:	Przyjechało z:
Anglia	-	832	1	-	1	832
Szwecja	11o	99	-	1	11o	1oo
Stany Zjednoczone	253 *	4	-	-	253	4
Dania	1	-	3	-	4	-
Norwegia	2	-	-	-	2	-
Holandia	1	-	-	-	1	-
Belgia	2	1	-	-	2	1
Finlandia	-	-	-	2	-	2
R a z e m :	369	936	4	3	373	939
W poprz.mies.	546	379	14	8	566	387
W lutym 1947	243	3.519	-	-	243	3.519

* S/S "Batory"

Ruch pasażerski wykazuje dalszy spadek wyjeżdżających o 33% w porównaniu z poprzednim miesiacem, natomiast wzrosła liczba przyjeżdżających o 142%, dzięki dużej liczbie repatriantów, którzy przybyli z Anglii. W analogicznym miesiacu ub.roku, pomimo trudnych warunków nawigacyjnych, cyfra ta jest prawie 4-krotnie wyższa niż w miesiącu sprawozdawczym.

Urzadzenia przeładunkowe w portach Gdynia/Gdańsk w styczniu i lutym r.1948.-(BIM) W porcie gdańskim było w styczniu czynnych 27 urządzeń przeładunkowych, z czego 14 dźwigów eksploatowanych dla przeładunku węgla przez Centralę Zakupu Produktów Przemysłu Węglowego.
W lutym liczba czynnych dźwigów spadła do 26, wskutek wycofania do remontu jednego z dźwigów dla towarów masowych, eksploatowanego przez C.Z.P.P.W.

W Gdyni pracowało w styczniu 38 urzadzeń przeładunkowych. W lutym cyfra ta wzrosła do 41. W eksploatacji C.Z.P.P.W. pracowało w styczniu 7, w lutym 8 jednostek.

Przeładunek dźwigami obejmował w Gdańsku 413.597,2 ton w styczniu, co stanowiło wzrost wobec poprzedniego miesiaca o 35%; w lutym nastąpił dalszy wzrost o 8,8% do sumy 45o.1?o,5 ton. W Gdyni przeładowano dźwigami 4o5.689,o ton w styczniu, co stanowiło spadek prawie o 23% w porównaniu z grudniem r.1947, natomiast w lutym 5o7.971,9 ton, czyli o 25% więcej niż w poprzednim miesiacu.

Magazyny portowe.-(BIM) Powierzchnia magazynów portowych w Gdyni, obejmujaca wraz z chłodnia 112.312 m2, wskutek oddania do użytku hali B w magazynie II po odbudowie wzrosła do 118.o5o m2. W Gdańsku powierzchnia magazynowa pozostała bez zmian od ub.roku.

Podniesienie sprawności eksploatacyjnej portu gdańskiego.-(BIM) Celem poprawienia sprawności portu gdańskiego, rozpoczęto akcję pogłębiania go w basenie wolnocłowym do 1o m i przy nabrzeżu Dworca Wiślanego do 9 m. Dla obsługi zwiększajacego się wywozu wyrobów żelaznych i ze względu na spodziewany tranzyt tych artykułów, zaprojektowano wybudowanie na północnym nabrzeżu Wolnej Strefy 2 magazynów

w odległości 6o - 7o m. Plac znajdujacy się między nimi zostanie zabrukowany i zaopatrzony w przejazd przez tory kolejowe. Ponadto postanowiono uruchomić dla składowania żelaza place przy Kanale Kaszubskim, gdzie w celu uruchomienia obsługujacych te składy dźwigów ma być w najbliższym czasie wprowadzona obsługa elektryczna.

Sprawność przeładunków węgla.-(BIM) Podnoszący się poziom sprawności obsługi statków ładujących węgiel pozwala na skrócenie czasu przewidzianego dla załadunku węgla na statki i przynosi Skarbowi Państwa dodatkowy dochód z tytułu wynagrodzenia za zaoszczędzone przy szybkim załadunku godziny. Poniższe zestawienie wykazuje dochody uzyskane z tego tytułu w ciagu 3 miesięcy:

listopad 1947	zaoszczędzono	23.557	godz.	16 min.
grudzień 1947	"	24.515	"	42 "
styczeń 1948	"	24.4oo	"	42 "
R a z e m :		72.473	"	- "

Na jednej zaoszczędzonej godzinie C.Z.P.P.W. zarabia około 3 dolary, czyli w ciagu 3 miesięcy dochód dodatkowy wyniósł 217.419 dolarów.

Nowe linie okrętowe w porcie gdyńskim w lutym r.1948.-(BIM)W miesiacu sprawozdawczym zostały założone 3 nowe linie regularne, zawijające do portu gdyńskiego: holenderska na trasie Gdynia - Amsterdam, uruchomiona została 13.II, statki jej reprezentowane są przez firmę maklerską "Navigator" i zawijają co 14 dni do Gdyni. Druga linia angielska GAL-u Gdynia - Londyn zorganizowana została dla obsługi wywozu artykułów żywnościowych z Polski do Anglii; linia ta będzie uruchomiona 15.III.br. Dla obsługi linii tej, która będzie wozić do Anglii bekony, jaja, drób, ryby mrożone, wyznaczony został S/S "Lech" (ewtl. substytut), który będzie odchodził z Gdyni co drugi czwartek, a przychodził do Gdyni co drugi tydzień w nocy z niedzieli na poniedziałek.

Zorganizowana została przez Polish United Corporation linia regularna "Anglo-Baltic Line", która uruchomiona została 1.III.br. Dla obsługi tej linii wyznaczone zostały statki S/S "Baltanic" i M/S "Baltavis", ewtl. substytuty, które utrzymywać będą regularną, cotygodniową komunikację na trasie Gdynia - Londyn. Zgodnie z rozkładem jazdy, statki zawijać będą do Szczecina i Gdańska, o ile będa w tych portach ładunki. Ogółem w Gdyni znajduje się 1o linii utrzymujacych połaczenia z portami zagranicznymi.

Obroty towarowe portów Szczecin i Świnoujście w lutym r.1948.-(BIM) Ogólne obroty towarowe zespołu portowego Szczecin - Świnoujście w lutym r.1948 wyniosły 1o9.34o,8 t (w poprzednim miesiacu 1o3.715,2 t), z czego na przywóz przypada 33,1 t (w poprzednim miesiącu 797,o t), na wywóz 1o9.3o7,7 t (w poprzednim miesiacu 1o2.918,2 t).

Port w Szczecinie przeładował w wywozie 1o7.897,8 t towarów masowych (węgla i bunkru), port w Swinoujściu 1.o2o,o t towarów masowych. Towary masowe stanowiły więc w wywozie przez Szczecin i Swinoujście 99,6% ogólnego przeładunku. W Świnoujściu przeładowano poza tym w wywozie drobnicy magazynowej 21o,2 t, drobnicy niemagazynowej 153,5 t, paliwa płynnego 26,2 t. W przywozie Świnoujście przeładowało drobnicy magazynowej 33,1 t, z czego 14,7 t w tranzycie.

W ruchu kabotażowym ze Szczecina do Gdańska załadowano na statki polskie w wywozie 4.159,7 t, w tym paliwa płynnego 4.o67,7 t, drobnicy niemagazynowej 9o,o t, drobnicy magazynowej 2,o t.

Wywóz węgla oraz załadunek bunkru (również i płynnego) w porcie szczecińskim wg krajów przeznaczenia i bander w lutym r.1948

Wyszło pod banderą	ton	Kraj przeznaczenia
szwedzka	60.029,1	Szwecja
"	3.591,0	Norwegia
duńska	25.989,3	Dania
"	616,5	Norwegia
fińska	5.060,	Finlandia
"	5.298,0	Dania
"	877,0	Norwegia
norweska	6.114,5	Norwegia
libańska	301,5	Liban
polska	20,9	dla własnego użytku
R a z e m :	107.897,8	
W poprz.mies.	97.625,5	

Wywóz węgla i bunkru w lutym wykazuje wzrost o ok. 10% w stosunku do poprzedniego miesiąca.

Ruch statków w porcie szczecińskim w lutym r.1948.-(BIM)

BANDERA	Na wejściu: załadowane ilość	Na wejściu: załadowane NRT	Na wejściu: próżne ilość	Na wejściu: próżne NRT	Na wyjściu: załadowane ilość	Na wyjściu: załadowane NRT	Na wyjściu: próżne ilość	Na wyjściu: próżne NRT
szwedzka	-	-	56	23.061	64	26.519	-	-
duńska	-	-	28	10.649	29	10.991	1	838
fińska	-	-	10	4.578	9	4.257	-	-
norweska	-	-	3	1.611	4	2.377	-	-
libańska	-	-	1	1.872	-	-	1	1.872
polska	1	4.977	5	2.185	6	7.162	-	-
S w i n o = u j ś c i e:								
szwedzka	3	3.483	2	2.040	5	5.523	-	-
R a z e m :	4	8.460	105	45.996	117	56.829	2	2.710
W poprz.mies.	3	1.652	103	43.422	94	42.139	4	1.693

Obroty towarowe i ruch okrętowy w portach Ustka i Darłowo w lutym r.1948.-(BIM) Obroty towarowe w powyższych portach nie wykazały w lutym pozycyj przywozowych. Przedmiotem wywozu przez oba porty były węgiel oraz bunkier, przy czym przez Ustkę wywieziono 35.811 t węgla i bunkru, czyli o 53,2% więcej aniżeli w miesiącu poprzednim. Przez Darłowo wywieziono 8.536,0 t węgla i bunkru, czyli o 210% więcej aniżeli w miesiącu poprzednim.

Wywóz węgla i bunkru przez porty Ustka i Darłowo wg krajów przeznaczenia i bander w lutym r. 1948 (w tonach)

Wyszło pod bandera	Ustka	Darłowo	Kraj przeznaczenia
szwedzka	26.097,6	5.180,0	Szwecja
duńska	7.660,4	2.244,0	Dania
"	-	232,0	Szwecja
fińska	1.403,0	880,0	Dania
norweska	650,0	-	Dania
R a z e m :	35.811,0	8.536,0	

Przez port w Ustce przeszło w lutym ogółem 177 statków o pojemności 35.082 NRT. Na wejściu zanotowano 94 statki o pojemności 18.582 NRT, na wyjściu 83 statki o pojemności 16.500 NRT. Reprezentowane były bandery: szwedzka, fińska, duńska i norweska.

Przez port w Darłowie przeszły ogółem 83 statki o pojemności 8.059 NRT, z tego na wejściu 43 statki o pojemności 4.314 NRT, na wyjściu 40 statków o pojemności 3.745 NRT. Reprezentowane były bandery: szwedzka, duńska i fińska.

Konferencja żeglugowa w Genewie.-(BIM) W lutym r.1948 odbyła się w Genewie, przy udziale przedstawicieli 36 państw, konferencja żeglugowa, majaca na celu rozważenie projektu ustanowienia międzynarodowej organizacji morskiej. Większość reprezentowanych państw, m.in. i Polska, opowiedziała się za stworzeniem takiej organizacji pod auspicjami ONZ. Jedynie kraje skandynawskie i Australia sprzeciwiły się temu projektowi, żadajac ewentualnie ograniczenia kompetencji organizacji do zagadnień wyłacznie technicznych.

Zakres działania (Międzynarodowej Morskiej Organizacji Doradczej) ma być następujacy:

1. stworzenie aparatu współpracy międzypaństwowej w dziedzinie zagadnień technicznych transportu morskiego oraz bezpieczeństwa życia na morzu;

2. zachęcanie poszczególnych rządów do zaniechania niekoniecznych środków dyskryminacji w odniesieniu do międzynarodowej żeglugi handlowej, przy czym pomoc udzielona przez państwa w celu rozbudowy własnej żeglugi i zapewnienia sobie na tej drodze niezależności gospodarczej nie będzie uważana za dyskryminację. Klauzula ta ma być włączona do projektowanej Konferencji Światowej, która ma być opracowana w najbliższym czasie;

3. wspólne oddziaływanie sygnatariuszy konwencji w celu zapobieżenia wszelkim nielojalnym ograniczeniom, stosowanym przez międzynarodowe porozumienie żeglugowe.

Organizacja (z siedziba w Londynie) rozpocznie działalność z chwila ratyfikowania jej statutu przez co najmniej 21 państw, z których 7 musi posiadać tonaż minimum 1 mil. BRT. Będzie ona kierowana przez radę 16 państw, z których 12 będzie członkami stałymi, a 4 zmiennymi. Członkowie stali - to 6 państw reprezentujacych największy tonaż (Ameryka, Anglia, Grecja, Holandia, Norwegia i Szwecja) oraz 6 państw o największym udziale w światowym handlu morskim (Argentyna, Australia, Belgia, Francja, Indie i Kanada).

Konferencja genewska uważana jest za pierwszy krok zmierzajacy do uregulowania i unormowania stosunków w światowym transporcie morskim po wojnie.

Producenci i eksporterzy tonażu w r.1947.-(BIM) Wg danych Lloyd's Register na koniec r.1947, na stoczniach światowych (oprócz Z.S.R.R., Niemiec i Japonii) znajdowało się w tym czasie w budowie 3.982.357 BRT, z czego na W.Brytanię przypadało 1.808.996 BRT (55%), na Francję 295.389 BRT (7,4%), na Szwecję 261.605 BRT (6,5%), na Holandię 255.199 BRT (6,4%), na Włochy 219.122 BRT (5,5%), na Kanadę 148.250 BRT (3,7%), na Stany Zjednoczone 135.852 BRT (3,4%). Ogólna ilość tankowców w budowie wynosiła na koniec r.1947 - 84 jednostki o tonażu ogólnym 742.084 BRT, z tego na stoczniach brytyjskich 50 jednostek o tonażu 447.945 BRT.

Z cyfr Lloyd's Register wynika, że największymi importerami są Norwegia i Francja. Norwegia ma na stoczniach zagranicznych zamówienia na 453.000 BRT, czyli 11,3% ogólnego światowego tonażu w budowie, Francja zaś 273.000 BRT. Dalsze miejsca jako importerzy tonażu zajmują: Portugalia (121.000 BRT), Argentyna (97.000 BRT) i Brazylia (64.000 BRT).

Wśród eksporterów tonażu pierwsze miejsce zajmuje, jak zwykle, W.Brytania. Na stoczniach jej w końcu r.1947 znajdowało się w budowie 671.000 BRT dla armatorów zagranicznych (30% ogólnego tonażu w budowie na stoczniach brytyjskich), na stoczniach szwedzkich 163.800 BRT (62,6% ogólnego tonażu w budowie na stoczniach szwedzkich), na stoczniach dominiów brytyjskich 133.170 BRT, na stoczniach włoskich 129.450 BRT (59% ogólnego tonażu w budowie na stoczniach włoskich), na stoczniach duńskich 70.861 BRT.

Światowy stan posiadania tonażu tankowego.-(BIM) "The Shipping World" (28.I.1948) zamieszcza najnowsze cyfry dotyczące światowego stanu posiadania floty tankowej, z których wynika, że na 31 grudnia r.1947 były ogółem 1.973 jednostki (od 2.000 TDW wzwyż) o ogólnej nośności 23.801.007 TDW, czyli o 13 jednostek i 73.348 TDW mniej niż na 30.VI.1947. Nastąpiły również pewne zmiany w udziale poszczególnych bander w światowym tonażu tankowym, mianowicie (w %):

	31.XII.1947	30.VI.1947
Stany Zjednoczone	45,6	53,0
W.Brytania	21,6	19,1
Norwegia	10,1	9,9
Panama	8,3	4,6

Zwraca uwagę z jednej strony dość gwałtowny spadek tonażu pod banderą amerykańską, przy ogólnym wzroście tonażu tankowego pod innymi banderami; powodem tego spadku jest sprzedaż armatorom zagranicznym rezerw tonażowych, której rozmiary uważane są przez niektórych za zbyt wielkie, ze względu na wielkie zapotrzebowanie krajowe Stanów Zjednoczonych na tonaż tankowy. Drugim charakterystycznym zjawiskiem jest niezwykle szybki wzrost tonażu tankowego pod banderą Panamy, pracującego zresztą w znacznej mierze na rzecz Stanów Zjednoczonych.

Zwyżka frachtów konferencyjnych.-(BIM) Konferencje żeglugowe omawiają ostatnio zwyżkę frachtów całego szeregu linii w granicach 10 - 15%. Jako przyczynę zwyżki podaje się głównie wzrost kosztów bunkru. W szczególności zwyżki te dotyczyć będą: 1. Konferencji linii żeglugowych Meksyku i Ameryki Środkowej (proponowana zwyżka ok. 10%), 2. Konferencji Atlantyckiej i Południowo-Amerykańskiej (jw.), 3.Konferencji Indyj Zachodnich, 4. Konferencji linii Pacyfiku na Morze Północne. Termin wejścia w życie zwyżki frachtów spodziewany jest między 10 kwietnia a 9 maja b.r.

Spawanie a nośność statku.-(BIM) Rozpowszechniona ostatnio metoda spawania statków wśród szeregu niewątpliwych zalet ma też tę przewagę nad techniką nitowania, że pozwala zwiększyć nośność statku o ok. 4%. Osiąga się przy tym znaczną oszczędność stali, podlegającej obecnie wielkim ograniczeniom. Żeglugowcy angielscy obliczają, że, gdyby wszystkie budowane obecnie przez Anglię statki (ok. 3 mil.BRT) były spawane, oszczędność w użyciu stali wyniosłaby ok. 250.000 t, które wystarczyłyby na budowę nowych 85 statków towarowych po 10.000 TDW (lub 220 statków po 3.600 TDW).

Stan tonażu angielskiego na koniec r.1947.-(BIM) Liczby obecnego angielskiego tonażu handlowego, publikowane na dorocznym zebraniu Izby Żeglugowej, wykazały znaczne tempo odbudowy floty angielskiej, która szybko zbliża się do odzyskania przedwojennej pozycji

na morzach (17.750.000 BRT), osiągnęła bowiem z końcem r.1947 - 16,5 mil. BRT. Struktura handlowego tonażu angielskiego wygląda dziś następująco:

	Armatorzy prywatni		Eksploatacja rządowa		Zwrotne (amer.)	
	liczba statków	tys. BRT	liczba statków	tys. BRT	liczba statków	tys. BRT
trampy	731	3.851	114	547	145	995
liniowce towarowe	664	4.314	8	57	-	-
liniowce pasażerskie i pasażerske-towarowe	254	2.445	29	327	3	22
tankowce	372	2.904	60	409	-	-
R a z e m :	2.021	13.514	211	1.340	148	1.017

Tonaż budowany obecnie na zamówienia angielskie wyraża się liczba ok.1,5 mil.BRT.

Zwolnienie trampingu brytyjskiego od rządowej taryfy stawek frachtowych.-(BIM) Jak donosi "The Shipping World" z 28.I.1948, brytyjskie Ministerstwo Transportu zwolniło w dniu 19 stycznia br. brytyjskie trampy obsługujące transporty między portami obcymi od rządowej taryfy stawek frachtowych. Wpłynęło to na ogół na natychmiastową obniżkę stawek, gdyż statki rządowe były niejednokrotnie dość znacznie wyższe od wolnorynkowych, wpływając niekorzystnie na konkurencyjność tonażu brytyjskiego. Tak np. rządowe stawki na przewóz węgla z Durbanu albo Lourenes Marques do Buenos Aires wynosiły 57 sh., podczas gdy równocześnie stawki wolnorynkowe 50 sh. Poważne znaczenie ma również zniesienie taryfy rządowej w stosunku do przewozów węgla z Afryki Południowej oraz zboża z Australii na Daleki Wschód, do Indyj, Cejlonu, Mauritius i na Środkowy Wschód. Taryfa rządowa została w dalszym ciągu utrzymana w stosunku do przewozów zboża ze wschodniej Kanady na zachodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych oraz z La Platy do Antwerpii/Hamburga, fosfatów z basenu Morza Śródziemnego i pirytów z Huelva do Niemiec. Są to wprawdzie przewozy między portami obcymi, dotyczą one jednak dostaw żywności i nawozów sztucznych dla Niemiec, za które odpowiedzialny jest rząd brytyjski.

Motoryzacja tonażu skandynawskiego.-(BIM) Towarzystwo ubezpieczeniowe "Det Norske Veritas" opublikowało ostatnio zestawienie tonażu budowanego i zamówionego przez trzy kraje skandynawskie. Liczba globalna jest bardzo poważna - 1.934.280 BRT, przy czym 93% (1.794.550 BRT) tego tonażu będzie posiadać napęd motorowy, a w Szwecji i Danii nawet 98% (1.655.790 i 1.624.220 BRT).

Bliższe szczegóły tej "motorowej ekspansji" Skandynawii daje poniższa tabela, zestawiona wg stanu na dzień 1.I.1948 (w BRT):

	Norwegia	Szwecja	Dania	Ogółem
W budowie:				
motorowce	49.1oo	252.88o	139.52o	441.5oo
parowce	24.99o	9.33o	7.64o	41.96o
Razem:	74.o9o	262.21o	147.16o	484.46o
Zamówione:				
motorowce	12o.23o	1.o21.24o	211.58[illegible]	1.353.o5o
parowce	83.17o	12.2oo	2.4oo	97.77o
Razem:	2o3.4oo	1.o33.44o	213.98o	1.45o.82o
OGÓŁEM:	277.49o	1.295.65o	361.14o	1.934.28o

Opieka nad marynarzem norweskim.-(BIM) Rząd norweski przedstawił parlamentowi projekt ustawy o rentach dożywotnich dla marynarzy i zapomogach dla wdów oraz dzieci marynarzy. Warunkiem otrzymywania renty byłoby przepracowanie na morzu 15o miesięcy i przekroczenie lat 6o, a w specjalnych wypadkach 55 lat. Roczna renta obliczona jest w stosunku 6 szylingów za każdy przepracowany miesiąc plus 2o% lub 4o%, zależnie od kwalifikacyj. Zwykły marynarz, który przepracował np. 35o miesięcy, otrzymywałby rocznie, wraz z dodatkiem na żonę i dzieci poniżej lat 18, ok. 161 funt.szt. Akcja ta będzie finansowana ze składek marynarzy, armatorów, państwa i towarzystw ubezpieczeniowych. Ustawa wejdzie w życie prawdopodobnie z dniem 1 stycznia r.1949.

Włoska flota handlowa.-(BIM) Włoski tonaż handlowy osiągnie w niedługim czasie 2.2oo.ooo BRT, czyli 6o% stanu przedwojennego. O ile jednak pozycja żeglugi trampowej jest zadawalająca, o tyle linie regularne przedstawiają się niekorzystnie. Tonaż pasażerski wynosi zaledwie 4o8.ooo BRT, w porównaniu z 1.5oo.ooo BRT w r.194o. Tylko 2o - 25% ruchu pasażerskiego w portach włoskich odbywa się pod banderą włoską.

Minister Marynarki Handlowej w jednej ze swych ostatnich wypowiedzi wystąpił z żądaniem przyznania armatorom włoskim preferencji na stoczniach krajowych, a dla stoczni - premii konstrukcyjnych dla wzmożenia tempa odbudowy żeglugi narodowej.

Porty adriatyckie contra porty zachodnio-europejskie.-(BIM) Koła gospodarcze Wenecji, Triestu i Rieki (Fiume), rozpoczęły negocjacje dla osiągnięcia porozumienia i współpracy, co wzmocniłoby ich pozycję w walce konkurencyjnej z wielkimi portami zachodnimi. Akcja akwizycyjna portów zachodnich sięga już nawet do Węgier, którym zapewniono regularną komunikację lądową na trasie Budapeszt - Rotterdam i Budapeszt - Antwerpia, jak również poważne ulgi kredytowe dla importerów węgierskich przy regulowaniu frachtu tranzytowego w portach belgijskich i holenderskich.

Porozumienie między Wenecją, Triestem i Rieką polegałoby na zorganizowaniu tzw. stref wpływów w zapleczu; w ten sposób do Wenecji należałaby Szwajcaria wschodnia, Niemcy południowe i Austria do Insbruku; do Triestu obszary między linią kolejową Tarvis - Villach - Wie=

deń a linią Triest - Graz - Wiedeń; do Rieki zaś Słowacja, Kroacja i Węgry. W związku z tym podziałem byłyby ustalone wspólne taryfy kolejowe, konkurencyjne w stosunku do portów zachodnich; ich żadaniem byłoby przyciaganie ruchu towarowego Europy środkowej do portów Adriatyku.

Francuska marynarka handlowa w cyfrach.-(BIM) Wydawnictwo dokumentacyjne " La Marine Marchande Française" z marca br. przynosi najnowsze dane cyfrowe dotyczace wolumenu i struktury francuskiej floty handlowej oraz obrotów towarowych w portach francuskich.

Stan francuskiej floty handlowej na 1.I.1948 (jedn.powyżej 500 BRT)

Rodzaj tonażu	Ilość jednostek	BRT
pasażerskie i pasażersko-towarowe	52	462.662
frachtowce różne	192	648.909
frachtowce "Liberty"	74	532.122
frachtowce do transportów kolonialnych	36	29.857
tankowce oraz statki-cysterny	58	286.955
jednostki żeglugi przybrzeżnej	57	13.618
	469	1.974.123
w remoncie	33	234.700
R a z e m :	502	2.208.823

Stan na 1.I.1948 wynosił więc ok. 80% stanu czynnej floty handlowej na 1.IX.1939.

Struktura wieku francuskiej floty handlowej na 1.X.1947
(w % ogólnego tonażu)

L a t	Pasażerskie	Tankowce	Frachtowce	Razem
poniżej 5	5	40	33	25
5 - 10	7	12	10	9
10 - 15	2	17	7	8
15 - 20	25	21	6	15
20 - 25	27	1	5	11
25 - 30	21	8	26	21
ponad 30	13	1	12	11
Tonaż ogólny w BRT	446.000	264.000	680.000	1.390.000

Pięcioletni plan rozbudowy francuskiej floty handlowej (1946-1951)
(w BRT)

Wyszczególnienie	1948	1949	1950	1951
Tonaż istniejacy w r.1946	1.600.000	1.500.000	1.400.000	1.000.000
Tonaż budowany we Francji	200.000	450.000	700.000	1.000.000
Tonaż budowany za granicą	200.000	500.000	800.000	1.000.000
Ogólny stan tonażu czynnego:	2.000.000	2.450.000	2.900.000	3.000.000

Według prowizorycznych obliczeń przywóz drogą morską przez porty francuskie wynosił w r.1947 przeciętnie 2.5oo.ooo ton miesięcznie. Poniższe cyfry obrazują rozwój obrotów towarowych (przywóz i wywóz) w portach francuskich, łącznie z tranzytem (w tonach):

Rok	Przywóz	Wywóz	Razem
1938	36.132.236	12.6o1.3o3	48.733.539
1946	24.754.666	4.18o.6o3	28.935.269
1947	3o.ooo.ooo	5.7oo.ooo	35.7oo.ooo

Bandera francuska uczestniczyła w obsłudze przywozu do portów francuskich w r.1945 w 31,7%, w r.1946 w 28,3%, w r.1947 w 3o,8%. Procentowy udział bandery francuskiej w imporcie utrzymuje się bez większych zmian od r.1945, mimo że ogólny tonaż floty francuskiej wzrósł w tym okresie ok. 2,5 raza.

Opłaty maklerskie we Francji.-(BIM) "Bałtycka i Międzynarodowa Konferencja Morska" (Okólnik Nr.115) zwraca uwagę na fakt, że, w przeciwieństwie do stosunków przedwojennych, statki w portach francuskich obciążone są dodatkowo, obok opłat za klarowanie celne także opłatami maklerskimi. Opłaty te są dziś ściśle rozgraniczone i obciążają statek niezależnie od tego, czy jest on klarowany przez maklera zaprzysiężonego, czy przez zwykłego agenta. W tym drugim wypadku agent musi przekazać klarowanie celne maklerowi zaprzysiężonemu, który, wg prawa francuskiego, jest jedynie upoważniony do występowania w interesie statku wobec władz celnych. Wobec braku taryfy opłat maklerskich, stawki pobierane dotychczas przez maklerów i agentów francuskich wykazywały duże rozbieżności i zbytnią "elastyczność". Kres tej sytuacji położyło zatwierdzenie przez władze oficjalnej taryfy, która weszła w życie z dniem 1 listopada 1947r.

Frachtowa giełda lotnicza w Paryżu.-(BIM) Ostatnie zebranie Komitetu Transportowego Międzynarodowej Izby Handlowej w Paryżu przyniosło decyzję utworzenia w stolicy Francji lotniczej giełdy frachtowej, która będzie zorganizowana na wzór londyńskiej "Baltic Exchange". Organizację giełdy zlecono Towarzystwu Badań Transportu Lotniczego. Dyskutowano również nad projektem międzynarodowego bezpośredniego konosamentu towarowego, co pozwoliłoby na ścisłe określenie odpowiedzialności poszczególnych przewoźników w razie uszkodzenia czy utraty ładunku.

Obroty portowe Bremy.-(BIM) Obroty portowe Bremy w r.1947 osiągnęły już 5o% stanu przedwojennego (r.1938). Ruch statków - 2.481 statków - 5.42o.1o9 NRT. Obroty towarowe - 4.853.871 ton, w tym: w przywozie - 4.oo6.346 t, w wywozie - 847.525 t.

Zwyżka opłat portowych w Finlandii.-(BIM) Z dniem 1 grudnia 1947r. fińska taryfa opłat portowych została podniesiona o 1oo%. Statki państw nie mających żadnego traktatu handlowego z Finlandią płacą dodatkowo jeszcze 1oo% normalnych opłat.

Podwyższone zostały również stawki taryfy ształerskiej, co pozostaje w związku z decyzją rządu fińskiego dostosowywania co kwartał płac robotników ształerskich do wskaźnika kosztów utrzymania. W ten sposób opłaty za ształerkę podniesiono już dwukrotnie po 5% i przypuszcza się, że wzrost kosztów o 5% będzie nadal stałym zjawiskiem kwartalnym przez cały rok bieżący.